



Mario Flores, José Vicente Morata y Josep Vicent Boira, ayer. / MÒNICA TORRES

## Un corredor mediterráneo prioritario atraerá inversión

C. V., Valencia

“Estamos en una zona de tránsito mundial y muchas empresas están esperando si se instalan en el norte de Europa o se van al sur. Por eso es tan importante que el corredor mediterráneo sea un eje

prioritario de la UE”, resumió ayer el profesor de Geografía de la Universitat de València Josep Vicent Boira en la presentación de la revista *Nexes* —que edita Tirant lo Blanc— dedicada monográficamente a este corredor que la Unión Europea someterá a exa-

men a finales de mes. “Si la Unión Europea lo declara como prioritario, se obligará al Gobierno español a invertir en él”, agregó el consejero de Infraestructuras, Mario Flores. A su lado, el presidente de la Cámara de Comercio de Valencia, José Vicente Morata.

# Los empresarios reclaman una vía para mercancías antes de 2015

**El conseller Flores cree que la llegada del ancho europeo desde Francia hasta el puerto de Barcelona produce unas diferencias inaceptables**

**:: M. J. CARCHANO**

VALENCIA. No sería «admisible», para la administración y el empresario valenciano, que la vía exclusiva para mercancías que discurre por todo el litoral mediterráneo hasta unir Valencia con la frontera francesa no estuviera construida en 2015. Mario Flores, conseller de Infraestructuras, lo dejó bien claro: «es una diferencia inaceptable para la competitividad» de las empresas y el puerto de Valencia, ya que «desde finales de 2010 el puerto de Barcelona si tiene conexión ferroviaria en ancho internacional con Europa».

Y es que el estudio del corredor mediterráneo que presentó en marzo el ministro de Fomento, José Blanco, deja para el horizonte 2020 la finalización del corredor al sur de Barcelona. Sin plazos intermedios. Y es precisamente la falta de una hoja de ruta lo que criticaron ayer tanto el presidente de la Cámara de Comercio de Valencia, José Vicente Morata, junto al conseller de Infraestructuras y el director de la revista Nexa, Josep Vicent Boira, quien presentó ayer un monográfico de la publicación dedicado íntegramente al eje ferroviario de mercancías.

Empresarios y Consell difieren, sin embargo, en los tramos que deberían ser prioritarios en la construcción del corredor. Si para Flores lo más importante es acometer la línea de Alta Velocidad entre Valencia y Castellón (una parte del corredor mediterráneo de pasajeros), Morata incidió en la necesidad

de ampliar la línea entre Castellón y Tarragona, donde actualmente existe un tramo de una única vía y que supone un auténtico cuello de botella para la circulación de mercancías. Morata apuntó además la urgencia de mejorar la conexión al

puerto de Valencia, en ancho internacional, para competir en igualdad de condiciones con la infraestructura catalana. No en vano el puerto valenciano se sitúa en la posición número 5 en Europa en tráfico de contenedores.

## «Nadie financiará el túnel pasante»

El conseller de Infraestructuras, Mario Flores, advirtió ayer que si el Ministerio de Fomento decide licitar por medio de la colaboración privada el tramo Valencia-Tarragona ninguna empresa va a querer financiarlo, porque el túnel pasante que se debe construir en Valencia desde la estación del Norte es de-

masiado caro y su construcción puede generar grandes sobrecostos. Así que Flores reclama al Ejecutivo que saque a licitación con financiación privada tramos en superficie, como ya anunció ayer en el AVE entre Albacete y Alicante, donde cinco empresas han presentado ofertas para instalar los sistemas de señalización, telecomunicaciones, control de tráfico o seguridad por 449,6 millones de euros, y donde el 90% de la financiación correrá a cargo de la empresa.

Para el profesor de Geografía de la Universitat de València, Josep Vicent Boira, el tramo Valencia-Castellón-Tarragona también es estratégico, aunque de momento el Ministerio de Fomento ha priorizado el tramo del corredor hasta Tarragona y con conexión hacia Madrid que permitirá seguir hablando de una España radial.

## Europa

Coinciden la Cámara de Comercio y el Consell en que ahora es imprescindible y «vital» que la Unión Europea asuma el corredor mediterráneo como prioritario, aunque Flores ya asume que no habrá financiación procedente de Bruselas al menos hasta 2013, ya que España ya no es Objetivo 1 -hay países que se han incorporado más tarde a la Comunidad Europea que necesitan de fondos para el desarrollo-.

La explicación es que Europa ya no quiere los 30 corredores prioritarios aprobados en 2003, sino tres o cuatro que sean muy importantes para las comunicaciones entre países. Y si Bruselas asume en dos meses el eje Fermed, que discurre desde Estocolmo hasta Algeciras y que incluye el corredor mediterráneo, «obligará a los gobiernos de España y Francia a anteponer la inversión; será la propia UE la que inste a España a priorizar el corredor porque reconocerá que es una infraestructura que beneficia a las regiones interesadas», dijo Flores.

El Consell, los empresarios y el mundo académico, reunidos en el monográfico de la revista Nexa, coinciden en que el corredor es esencial para salir cuanto antes de la crisis y defender un sistema productivo que genere empleo. «La competitividad futura en España y en Europa depende en gran medida de la construcción del corredor mediterráneo», aseguró Flores, que puso un ejemplo: «Si Milán recibe 10 contenedores de Extremo Oriente, ocho vienen vía Rotterdam, cuando un barco que desembarcara un contenedor en el Mediterráneo para transportarlo después por ferrocarril ahorrría tres días de viaje, con su correspondiente ahorro de combustible y emisiones», explicó.

El responsable de Infraestructuras del Consell insistió en que la conexión de la Comunitat «no puede esperar al 2020», fecha apuntada por Fomento para la puesta en servicio del corredor, y valoró en unos 5.000 millones de euros el coste de las inversiones necesarias para hacerlo posible.



Vías de Alta Velocidad en Valencia. :: IRENE MARSILLA



José Vicente Morata, en el centro, al presentar la revista 'Nexe'. / E.M.

## > INFRAESTRUCTURAS

### El Consell ve «difícil» que la UE costee el Corredor Mediterráneo antes de 2013

VALENCIA.- El conseller de Infraestructuras, Mario Flores, afirmó ayer que «es difícil» que haya financiación europea para el Corredor Mediterráneo hasta 2013, fecha en la que se revisarán los presupuestos europeos, cuyos ingresos además han mermado

porque hay muchos países Objetivo 1. No obstante, indicó que si esta infraestructura queda definida como corredor prioritario para la Unión Europea, lo que podría ocurrir en junio o julio, eso obligará al Gobierno español a dar prioridad a esta inversión. / EFE

# El primer contrato de colaboración público-privada para el AVE interesa a 17 firmas

► La señalización y seguridad del tramo Albacete-Alicante sale a concurso por 446,9 millones y 20 años

Laura Ballester Valencia

Diecisiete mercantiles agrupadas en cinco uniones temporales de empresas optan al contrato por concesión (o colaboración público-privada) por 446,9 millones para instalar y mantener las instalaciones ferroviarias de seguridad del AVE entre Albacete y Alicante durante veinte años, según informó ayer el Ministerio de Fomento a través de Adif.

El departamento que dirige José Blanco se juega el tipo en esta licitación por varias razones: es la primera en realizarse por colaboración público-privada en la línea de alta velocidad a la Comunitat Valenciana; las instalaciones ferro-

## LAS ASPIRANTES

- Ansaldo, Inabensa y Telbent.
- Bombardier, Guinovart, EyM Instalaciones y Rover Alcisa.
- Siemens GMBH, Indra y FCC Construcción.
- Thales, Dimetronic y Cobra.
- Isolux Ingeniería, EMTE, CAF y Alstom Transporte.

viarias de seguridad y señalización son las más delicadas en este tipo de líneas y se han de adjudicar, redactar y ejecutar en poco más de un año para que el AVE llegue a Alicante en 2012; y supone un ter-



Mario Flores, José Vicente Morata y Josep-Vicen

mómetro para calibrar el interés de las empresas por este tipo de contratos ya que el AVE Valencia-Tarragona debe ejecutarse mediante esta fórmula. Adif desvelaba que la adjudicación se realizará por «procedimiento negociado con publicidad y diálogo competitivo». Las adjudicatarias crearán una Sociedad de Propósito Específico (Adif con un 10% y los adjudicatarios con un 90%). El Banco Europeo de Inversiones financia en parte el proyecto.

## REVISTA NI

### El eje r logra el

► El eje me el agua y el i dirigida por Boira y edita ha reunido e opiniones de lor político,

Edicions digitals:

<http://www.lasprovincias.es/v/20110413/comunitat/empresarios-reclaman-para-mercancias-20110413.html>

[http://www.elpais.com/articulo/Comunidad/Valenciana/corredor/mediterraneo/prioritario/at-raera/inversion/elpepuespval/20110413elpval\\_10/Tes](http://www.elpais.com/articulo/Comunidad/Valenciana/corredor/mediterraneo/prioritario/at-raera/inversion/elpepuespval/20110413elpval_10/Tes)

<http://www.avui.cat/noticia/article/4-economia/18-economia/396348-el-govern-valencia-veu-vital-que-la-ue-reconega-leix-mediterrani.html>

